学术专论

# 顺康之际浙江白粮带运与运输经费改制

张锦宇

[摘要] 明清白粮的运输方式经历了从民运、官运再到漕船带运的变化，运输经费始终以白粮附加税的形式征之于民。顺治初，朝廷改白粮官运为带运，原设运输经费也随之调整，成为朝廷、地方争取的财政资源。顺治十一年，浙江提出带运方案，将原设经费全部用于补贴运输，朝廷未能得利。顺治十五年一度改回官运，至康熙元年再行带运，朝廷要求从经费中获得运军军饷、原雇船费，浙江相争未果。康熙三年，浙江通过加派田赋，将雇船费等费用上交朝廷，才稳定了带运制度。经费是带运得以确立的关键，但最终方案打破了经费原额，反映出清初朝廷财政集权下地方的弱势。

[关键词] 清代 浙江 白粮 经费

[中图分类号] K249.2 [文献标识码] A [文章编号] 1002－8587（2025）－06－0091－012

清代漕运制度承明旧制，漕运粮赋分为漕粮、白粮两种，前者供应军粮，后者供应皇宫及官署用粮，漕、白二粮分别采用运军运输和地方官府主持解运的方式进行运输。[①] 被分派了漕运赋役的地方，除了承担漕、白粮的正耗额，还需承担运输过程中雇用人手、购买工具等各种花费以及运军的饷额。这些运输过程中的各种花费，成为漕、白粮的附加赋税，也就是与漕、白粮的正额合并征收，每正粮一石，征收相应数目的附加费用。在明代的漕运制度确立之初，在漕、白粮正额之外，已经形成制度的赋额，是预备运输存储过程中自然损耗的“耗米”或称“加耗”，而运输过程中的各种花费，还没有独立成制。因此，在明代史料中，也用“加耗”泛称正额之外所有的附加税。进入清代，为这些耗米之外的其他途中费用确定了正式的名称，即是漕运的“经费”，或称为“漕项”。[②]

漕、白二粮的运输，原本各自独立进行。清初，漕粮由官造漕船运输，白粮由官雇民船运输，二粮经费的种类、数额也都有所不同。但从顺治十一年（1654）起，开始由专门运输漕粮的漕船捎带运输白粮，史料中称作“带运”，二粮的运输之役产生交叉，而本来互相分离的漕、白经费，也就是附加赋税，也随之改变实征数额和作用对象。这些变革反映着多方的利益考量。而白粮由漕船带运，在康熙初期之后成为常制，明代以来，漕、白粮运输与经费名目的基本对

[收稿日期] 2024-06-22

[作者简介] 张锦宇（1999— ），女，北京大学历史学系博士研究生，北京 100871，3130371788@qq.com

① 运军，即从卫所旗军中佥派一部分军士专门执行漕运任务，史料中也称为运丁。

② “漕项”与“经费”这两种词语，可见于乾隆《大清会典则例》卷 41《户部 · 漕运一》、卷 43《户部 · 漕运三》。

应关系也就此改变。带运制度的确立发生于明清易代时期，是明清时期与漕运相关的赋役制度的一个转折点，为明代以来对白粮运输的改革画上句号，也反映了清初财政政策调整影响地方赋役的细节。① 目前，学界注意到明清之际白粮运输方式的变化，并讨论了清初白粮经费的形成过程，但关于清代白粮改为带运的过程，以及白粮、漕运经费的变化，深入细节的讨论较少。② 为理清这一变化如何发生，并判断经费在白粮运输改制中的定位，需要回到地方推行此法的情境，审视白粮带运的决策、实践的具体过程。

清初，白粮正额超过二十万石，在有漕省份中，只有江浙两省中的五府一州供应白粮，并且江浙也是漕粮额度最高的两省，漕运负担偏重。浙江的漕粮与白粮数额都次于江苏，经费制度更为粗糙，平均至单位运粮数额的所编经费也较低，因此浙江围绕改制产生的反复与矛盾尤其突出。本文以浙江为例，聚焦于清初白粮带运的实际改革进程，以改革决策中的央地关系为重心，讨论矛盾发生的症结，牵涉到的利益主张以及经费在其中的作用。

## 一、官运、民运之弊与带运之始

明代长期采用民运输送白粮，即佥派民间较为富有、承役能力强的大户，由大户自行雇用民船，输送至京。在明代，这一方式因种种不便，已多次受到质疑，明后期频繁出现改制的要求。改制方向，可分为官运与带运两种，前者由地方官员役使船户运输，后者则由运送漕粮的运军捎带运输。崇祯后期，经应天巡抚黄希宪③ 以及出身于嘉兴府平湖县的监察御史陆清源题准，④ 正式改江南五府白粮民运为官运。黄希宪、陆清源疏中详论的民运之困，即以运输经费为重点。

---

① 从漕运相关赋役的角度来说，白粮赋役是从明代中后期起持续困扰江南地区的问题。为完成白粮解役，明代中后期以增加白粮附加税的形式，持续补充运输经费，并通过改革正贴役的编佥规则，如“均田均役”等改革来提高派役的公平性和效率。但此役负担沉重的问题最终也没有解决。（参见胡铁球 :《明代“重役”体制的形成——以白粮解运为例》,《社会科学》2012年第6期；邵婵:《明末的“均田均役”与官绅的社会控制——以嘉善县为例》,《古今农业》2020年第1期；田雨:《明代白粮赋役研究》，东北师范大学博士学位论文，2014 年；等等）直到清代带运稳定下来，才意味着白粮民运之役废除已成定局，此役彻底通过白粮附加税的形式与田赋合为一体，融入到明中后期赋役条鞭法改革以来的整体趋势中。而带运最终落实的条件，是附加税也就是经费制度的调整。经费的变化是在清初政局未稳，财政采取非常政策的时期下发生的。学界注意到清初“财政集权”的背景，这一阶段朝廷以加派、预征等手段集中汲取收入，应对战事。（参见陈支平:《清代赋役制度演变新探》，厦门大学出版社，1988 年；陈锋:《清代财政政策与货币政策研究》，武汉大学出版社，2008 年；陈锋《财政与国家治理：清代非常时期财政政策的调整与更张》,《史学集刊》2022 年第 5 期等研究）

② 目前，关于白粮运输的研究集中于明代，除上述研究外，如鲍彦邦《明代白粮解运的方式与危害》(《暨南学报》1982 年第 3 期）较早讨论了运输途中的各种开销和勒索，秦博《明代白粮的加耗与改折》(《中国经济史研究》2015 年第 4 期）论述明初到明后期的贴费演变过程，近年李明珠、程宗宇《明清时期京杭运河船户研究——以“漕粮运输”为视角的考察》(《运河学研究》2023 年第 1 期）论述了明代民运的反复过程和运输中船户、运军的欺凌。专门研究清代白粮的论著较少，讨论较集中于漕粮。松浦章《清代内河水运史研究》(刘东译，江苏人民出版社，2010 年）介绍了漕运程限要求和航行中的困难。李文治、江太新的《清代漕运》(中华书局，1995 年)，主要利用《会典》整理了各省漕白粮正耗额，以及漕粮经费项目与总额。晏爱红《清代漕粮加赋初探》(《中国经济史研究》2009 年第 4 期）指出清初将明代积累的私赠转为正式的“漕截”加赋。认为经费名目的复杂性，为朝廷额外征取提供了便利。晏爱红《“漕项”考释》(《中国史研究》2014 年第 1 期）解释了漕项的内涵，论述了构成漕项的主要经费名目与用途，利用方志对浙江漕项的种类和总额进行说明，并论述了漕项例不蠲免、总收分解的征收特点。吴琦《清代漕粮征派与地方社会秩序》(中国社会科学出版社，2017 年）介绍了漕粮交兑时的“漕规”也就是额外帮贴费用，吴琦、李想《清代漕河中的百万“衣食者”》(《华中师范大学学报（人文社会科学版)》2021 年第 6 期）介绍了运丁除行月粮之外，还有赠贴作为收入。这些研究重在介绍经费的静态构成。胡铁球《明代法定漕费的形成与使用演变》(《清华大学学报（哲学社会科学版)》2016 年第 4 期）梳理了从晚明漕粮非正式的额外加耗，到清初将额外费用法定化，转为正式“漕赠”进入奏销范围的过程。

③ 崇祯《吴县志》卷 9《役法》,《天一阁藏明代方志选刊续编》第 15 册，上海书店，1990 年，第 862 页。

④ 康熙《嘉兴府志》卷 11《田赋》,《稀见中国地方志汇刊》第 15 册，中国书店，2007 年，第 411 页。

简要来说，明代漕运经费法定化的过程，起于宣德、正统年间，但由于法定经费被明代官府转移他用，并且，在漕运制度的长期运行中，制度已经深刻融入地方人群的生计，漕运成为地方人群的利益来源，导致法定化过程经常落后于实际费用，实际费用总会超出法定经费，于是，地方又会自主形成额外的“私贴”与“加贴”来补充经费。所谓私贴、加贴，即未经朝廷认可，而是各府州县自行增加的贴费。①

就白粮运输而言，明代白粮的朝廷法定经费，按规定的用途，可分为雇船费、水脚价两类，分别用来覆盖民间大户雇用船只的费用，以及途中搬运的人力、工具费用。②相比之下，漕粮运输，原本就有漕船，并且经费方面也有运军军饷的补充，因此，白粮运输的费用本就更为高昂，并且，这一运输活动已成为本地及沿途胥吏、歇家等人群的利薮，在官方额编经费之外，加上所佥民户支付的“私贴”与“加贴”，更是远超出正耗总额。同时，运输途中的实际花费也在不断超出原定经费。因此有“白粮正解，则虽大户无不破家”的说法。③黄希宪认为，白粮改为官运，则官不必佥民，民不出雇佣之费，胥吏也不能从中抽利，④可以一举多得。陆清源指出，白粮北运至今疲困已甚，存在包棍盘踞、公费科派多端、胥吏勒索、船户侵诈等各类问题，这些问题导致经费空耗，而恰好黄希宪提议改为“专官督解”，这正是清理积弊的良机，浙江也应改制。⑤于是，崇祯十五年（1642），南直隶、浙江先后题准改为官运。

而入清之后，顺治二年始得江南，就以“白粮归官解，则民困可苏”⑥为由，延续官运制度，所以，清初官运，实是顺承明代民运的问题与改革方向而建立的。

然而，官运运行实况与黄希宪的设想不同。官运所用船户，实为雇役，不能免除来自民众的雇用之费，另外，其他途中花费并未减免，还需给领运官吏一定补贴，所谓改为官运后“诸弊悉除”“其弊悉除”，⑦或指交纳过程中的勒索减少，但在经费加派与役使船户上并非实情。以浙江白粮来说，“原系民间解运，费用甚多。除额编银两外，民间仍津贴银四万四千九百余两，后改为官运，照常津贴”。⑧“额外加派银米倍于《全书》，而加派之外，收粮官吏每石又有科索三四钱不等之例。”⑨在寻雇船只时，又有仰仗地方势要的游手“奸徒”来投充船户，把控地方的雇船渠道，从而加倍索要脚价。⑩另外，不论官运还是民运，都必须在漕粮兑完之后装运白粮，白粮的整个运输过程都迟于漕粮，而不能与其同步进行，所以，白粮船经常在北方遭遇冻阻，即是因为运输过迟，赶上河水结冰的季节，船只无法及时通行，从而推迟本年的交纳，并因中途的等待而增加花费。⑪官运虽然实行，但经费的负担相比民运没有真正下降，改制并未收到实效。

以漕船带运为代表的另一改制方向，也是在明代民运积弊已深的背景下产生的。早在隆庆六年（1572），陆树德已奏请“宜将白粮并令运军顺带”；⑫万历中期，沈裕也主张“江南白粮、

---

① 胡铁球：《明代法定漕费的形成与使用演变》，《清华大学学报（哲学社会科学版）》2016 年第 4 期。

② 鲍彦邦：《明代漕运研究》，暨南大学出版社，1995 年，第 132–133 页。

③ 康熙《德清县志》卷 4《食货考·税粮》，《中国方志丛书·华中地方》第 491 号，成文出版社，1985 年，第 180 页。

④ 乾隆《长洲县志》卷 14《徭役》，《中国地方志集成·江苏府县志辑》第 13 册，江苏古籍出版社，1991 年，第 161–162 页。

⑤ 康熙《嘉兴府志》卷 11《田赋》，第 411 页。

⑥《清世祖实录》卷 18，顺治二年闰六月辛卯。

⑦ 康熙《德清县志》卷 4《食货考·税粮》，《中国方志丛书·华中地方》第 491 号，第 181 页；雍正《浙江通志》卷 81《漕运》，《景印文渊阁四库全书》第 521 册，第 185 页。

⑧ 雍正《浙江通志》卷 82《漕运》，第 212 页。

⑨ 朱昌祚：《抚浙疏草》卷 2《条陈漕船洒带白粮疏》，第 11a-b 页，北京大学图书馆藏，典藏号：SB/917.1123/2563。

⑩ 朱昌祚：《抚浙疏草》卷 2《条陈漕船洒带白粮疏》，第 14a 页。

⑪ 朱昌祚：《抚浙疏草》卷 2《条陈漕船洒带白粮疏》，第 16a 页。

⑫《明神宗实录》卷 4，隆庆六年八月甲子。

绢折最为民累，宜令以白粮顺带于漕艘”；[①] 天启时期，茅元仪详细对比了民运与带运的利弊，主张将白粮派洒于本地漕船。[②] 但明代漕船带运仅暂行过几次，从未成为正式制度。黄希宪在题请官运一疏中指出：“看得白粮上供也，藩禄也，官廪也，非若漕米之为军糈，故解不用军而用民，重其事也。”[③] 由于白粮、漕粮的供应对象不同，运输者也应有别，因此白粮军运还难以落实。不过，在清初，官民二运的弊病接连暴露之后，除了曾有先例的带运之外，并无他法可循。于是，在顺治十一年朝廷下诏：“白粮民解累民，官解仍以累民，今后于该省漕粮船分带，以苏官民之累。应行事宜，该督抚作速议奏。”[④] 在这条诏令之下，浙江地方迅速拟出一份白粮的带运方案，体现在时任浙江巡抚秦世祯的题本之中。

为说明顺治十一年白粮带运方案的内容，在此先明确此时浙江白粮的具体负担额数。浙江只有嘉兴、湖州二府承担白粮，分为供用库粳米、酒醋面局糯米、光禄寺粳米、光禄寺糯米，分别上纳于不同的在京机构，总额共 66 200 石。在征收时，每正米 1 石，嘉兴府实征糙米 1 石 8 斗，湖州府实征糙米 1 石 5 斗 5 升。[⑤]《赋役全书》将实征糙米称为“正耗米”，即其中包括正额和耗额。不过《全书》未详述的是，嘉兴除了 1 石的正米外，剩下的 8 斗糙耗米，实折合等于 5 斗 5 升的白米，这些白米是真正覆盖运输途中白粮自然损耗的部分。而被折合掉的部分，是 1 斗 5 升 5 合的“舂折米”与 9 升 5 合的“余耗米”，舂折米，是指为了补充将糙米舂为白米的过程中的重量损耗而增加的米，仍延续明代十分之一的折损比率，余耗米，就是实征额数减去白耗米和舂折米的剩余部分。湖州府虽称征收糙平米，但实际上是“一概征白给白，相沿不改”，[⑥] 没有舂折米和余耗米，仅征 5 斗 5 升的白米。因此，在二府“正耗米”中，仅嘉兴府每石 9 升 5 合的“余耗米”，是没有专门用途的剩余米，可以用为经费，共近 3 900 石。而白粮的“额定经费”，据《全书》，嘉湖二府都加“船夫车脚米折银”，[⑦] 共约 58 000 两。总之，此时可供运输等使用的白粮经费，应是这两项银米相加的结果，这一经费数字，若与白粮正额相比，已近持平。

顺治十一年的浙江改制方案，需要回答“如何带运”的问题。比较不同运输办法的优劣，相对容易，另外，由于此时多地还在作战的缘故，白粮半征本色，也就是只征收一半的米，另外一半折算为银，存留本地，因此只需 62 艘船来运白粮米，这也是便于改制的条件之一。秦世祯题本仅用五分之一的篇幅讨论带运方式，发现如果派洒到运漕的船只当中，令一船兼运漕、白，实为不便，因此决定从现用漕船中抽出 62 艘专门运输白粮，原运漕粮分洒到其他漕船上。最终，“如何带运”的重点，落在了对白粮经费的重新分配，这也是秦世祯题本所报告的主要内容。

需要说明的是，承担漕运的运丁本有行、月二粮，也就是运丁应得的军饷。在改为由漕船运输白粮之后，这些运丁的原运漕粮，被分洒到其他漕船，因此要从这些运丁原领的折色月粮中抽出 24 两，交给受洒漕船作为“负重银”，[⑧] 剩下的本色和折色行、月粮，还是留在原运丁之手。因负责人员的变化，漕军的行、月粮，成为漕运经费中与白粮运输产生直接联系的部分。此外所有的开支需求，全部是由原白粮项下的经费来承担的。顺治十一年的方案，将这些需求分为两类：一类是“由闸、垫库等项随船必需之费及督交随帮官役议给回南路费”，是途中雇用

---

① 陈懿典：《陈学士先生初集》卷 17《文林郎广东道监察御史慎菴沈公行状》，《四库禁毁书丛刊》集部第 79 册，北京出版社，1998 年，第 289 页。

② 茅元仪：《石民四十集》卷 64《与京师当事书四》，《续修四库全书》第 1386 册，上海古籍出版社，1995 年，第 584 页。

③ 乾隆《长洲县志》卷 14《徭役》，第 162 页。

④《清世祖实录》卷 84，顺治十一年六月庚辰。

⑤《钦定浙江赋役全书》，第 48–49 页，日本内阁文库藏，藏书号：史 103–0002。下文涉及糙米、白米两个概念，糙米，指谷子脱壳后的稻米籽粒，白米，是在糙米的基础上，再通过舂米，脱去一层保护皮层的籽粒。

⑥《漕运议单》卷 14，第 9 册，原书无页码，中国国家图书馆藏，索书号：15301。

⑦《钦定浙江赋役全书》，第 48b–49a 页。

⑧ 秦世祯：《抚浙疏草》卷 1《查议白粮洒带》，第 46a 页，中国国家图书馆藏，索书号：15304。

人手、购买工具的费用，以及补贴赴京纳粮各官自行回南的路费，前者按旧例每船分配433两，后者共352两；另一类是“饭米”，因白粮比漕粮规格更高，一路所需照料更加烦琐，因此每丁准许增携亲属二名，饭米即是这些人员的食用米，每船分配28石。[①] 这两类开销，分别由折色、本色经费，也就是银、米来进行支付。

浙江对白粮带运后经费的安排如下：由于白粮只有一半征本色，额定经费银也只有一半，即在29 000两左右，还有嘉兴府所征每石正米所带9升5合的余耗米，一共应征收本色米1 900多石。其中，嘉兴府的余耗米主要用来供应嘉兴38艘白粮船的饭米，在抵补饭米外，嘉兴还可以剩下800多石余耗米，这些米全部按每石1两的价格转为折色征收，所以实征经费银数额，是额定经费银加上余耗折征银。湖州府没有余耗米，只能从经费银内扣出600余两，改征本色米，作为运湖州白粮的24艘船的饭米。除掉改为本色饭米后的所有经费银，在覆盖各船、各官的额定银数之外，还剩下2 000多两，全部发给粮储道作为修船备用银。[②]

**表1　顺治十一年白粮带运原额经费分配表**

<table>
<tr><th>开支类别</th><th colspan="2">原编半额白粮经费<br>（29 236两+1 736石）</th></tr>
<tr><td>由闸、垫库、车脚……</td><td>经费银</td><td rowspan="2">27 220两</td></tr>
<tr><td>各官路费</td><td>经费银</td></tr>
<tr><td>饭米</td><td>经费银改征本色＋本色余耗米</td><td>1 736石</td></tr>
<tr><td>剩余修船备用</td><td>经费银＋本色余耗米改征折色</td><td>2 015两</td></tr>
</table>

资料来源：秦世祯《抚浙疏草》卷1《查议白粮洒带疏》，第43–46页。
注：数字保留整数部分。

这一方案，是在原额经费内部进行调整压缩，不论带运后新增支出如何，都是在原征数额内，通过部分本折色的转换来满足需要，同时将在官民运时期额定经费外出现的一切“民间条议津贴等项”，[③] 也就是民间自行增加的贴费，全部永行禁革。从成果来看，在顺治十一年后抽取漕船带运的数年之中，白粮都能顺利按时全完，[④] 说明此方案所作调整合理有效。

## 二、带运与官运方式的反复

顺治十一年的方案，是在朝廷与地方意见一致，以解除官民之困、提高白粮运输效率为共同目标的前提下制订出来的，但至顺治十五年，因户部上疏，浙江白粮又恢复官运。

顺治十五年，户部要求浙江改回原制的理由是：“原额经费二万九千两之外，又有支行月本色米七百九十石，折色银九百四十八两。查例协部止领经费，不支行月，今附漕船代运，经费外又支行月，是未常有减于民，而反有亏于国。”[⑤] 上节已述，行月粮是运丁的原有收入，改为运白粮之后，只是从运丁的原行月粮中转移出一部分“负重银”，也就是分给其他漕船的补贴银，除此之外没有任何变化，民众负担是不变的，户部却以重复开支、负累小民为由要求复旧，实

① 秦世祯：《抚浙疏草》卷1《查议白粮洒带》，第43、46页。
② 秦世祯：《抚浙疏草》卷1《查议白粮洒带》，第43–46页。
③ 秦世祯：《抚浙疏草》卷1《查议白粮洒带》，第44b页。
④ 朱昌祚：《抚浙疏草》卷2《条陈漕船洒带白粮疏》，第12b页。
⑤ 朱昌祚：《抚浙疏草》卷2《条陈漕船洒带白粮疏》，第13a页。

属可疑。实际原因，应与江南省改回官运相关。户部提及，“臣部行该督抚具题江南白粮较浙省多，且经制久定，官民称便，仍令协部押运为妥……惟浙江更易旧制，附漕代运”。① 其实，早在顺治十二年，漕督蔡士英就因民众向运军交兑白粮时有所不便，题请将江南改回官运。② 浙江白粮总数既不及江南，户部也不安于让浙江独改旧制。浙江巡抚朱昌祚认为：“计部但据该督抚称以粮多于浙，经制久定，不如协部照旧为妥。”③ 这样看来，真正影响户部所做决定的，是在白粮制度层面，浙江的地位低于江南，并不是带运制度本身有弊病。如嘉兴士夫金汉鼎称，“十五年分，仍复官解，更法之始，弊窦百出”，④ 浙江再次陷入以前的旧问题中。

康熙元年（1662）初，朱昌祚上任不久，即开始上疏请求改回带运，首要缘由仍是官运旧弊导致的经费加派。在浙江恢复官运后，适用于带运的额定经费不足用，地方粮储官员不得不回归顺治十一年前官运时期的办法，制订新的经费规定。在浙江的官运时期，一直充斥着各种超出额定的“士民条议私贴”，因此，地方按照先前条款，在额定之外，“议加不敷银三万四千三百八十八两有奇，米五千五百一十五石八斗有奇”，这些加派全部是在未经题准的前提下照亩起科。在朱昌祚上任巡抚之后，虽可据“各属士民纷纷投告”⑤ 而清查这些加派，却无法真正回避这种做法，甚至不得不主动题请加派。康熙二年官运白粮时，各县都声称《全书》原编经费不足，要求援引顺治十五年士民议定的成例进行加派，经过反复批驳，浙江最后比照江南的各项经费提出了加派办法。

总之，浙江的改制过程，同时受到江南省的影响。从明代起，江南就有著名的“苏松重赋”问题，体现在白粮上，一方面是苏松常三府为白粮正额的主要来源，总额约为 15 万石，占五府总额的四分之三，远超出浙江嘉湖二府；⑥ 另一方面，江南白粮经费也比浙江丰厚。从距离来说，由于浙江更远，经费也该多于江南，但在明代就并非如此。晚明时期，江南三府的贴役银多于浙江，不过总数没有太大差距，⑦ 清初江南加派“添篙提溜银”并提高了船脚银的数目，总数便超过浙江了。⑧ 具体来说，以苏州府长洲县为例，即使在康熙时期，已有部分原经费转给朝廷的情况下，不计耗米、舂办米，各项本色、折色经费合并计算，仍大约是正粮数额的 1.5 倍之多，⑨ 而浙江原本也只是持平。

于是，相比旧额经费，浙江在康熙二年的加派办法，所涵盖的开支范围更为丰富，并通过加征本色米，以及提高原编经费，也就是船夫车脚米的折银比率，来覆盖这些增加的开支。总算下来，朱昌祚称比顺治十五年所议“减去银九千五百三十五两四钱，减去米五千五百三十九石二斗”，⑩ 如从经费银来看，顺治十五年的加派经费银约 30 000 两，即使在尽可能紧缩的情况下，浙江也需加派银约 20 000 两。最后，康熙二年实际增加了 25 000 多两，⑪ 相比十一年实征额定经费银，增加将近一倍。

由于官运经费繁重，回归带运，势在必然，但朱昌祚数次请求恢复秦世祯题准的方案，都未

---

① 朱昌祚:《抚浙疏草》卷 2《条陈漕船洒带白粮疏》，第 12b–13a 页。
② 蔡士英:《题陈江南白糈若由漕船代运逐帮分洒则难于交兑起纳今官运既已称便民间又复相安再十二年白粮经费业已载入赋役全书江宁抚臣咨部裁定》，顺治十二年八月，“中央研究院”历史语言研究所傅斯年图书馆藏，登录号：119688。
③ 朱昌祚:《抚浙疏草》卷 2《条陈漕船洒带白粮疏》，第 17a 页。
④ 金汉鼎:《浙漕二弊疏》，康熙《嘉兴县志》卷 9《事文中》，第 32b 页，中国国家图书馆藏，索书号：地 240.83/32。
⑤ 朱昌祚:《抚浙疏草》卷 2《条陈漕船洒带白粮疏》，第 13b 页。
⑥ 田雨:《明代白粮赋役研究》，第 26 页。
⑦ 胡铁球:《明代“重役”体制的形成——以白粮解运为例》，《社会科学》2012 年第 6 期。
⑧ 康熙《常熟县志》卷 8《田赋》，《中国地方志集成·江苏府州县辑》第 21 册，第 129 页。
⑨《江南简明赋役全书》，第 3 册，原书无页码，日本内阁文库藏，藏书号：史 104–0002。
⑩ 朱昌祚:《抚浙疏草》卷 3《再陈白粮经费疏》，第 91b 页。
⑪ 朱昌祚:《抚浙疏草》卷 4《题覆白粮雇船经费难以裁扣疏》，第 67b 页。

获通过。这是因为朝廷对白粮经费有新的安排，不再轻易接受顺治十一年由地方制订的旧方案。

康熙元年，科臣提议用减存漕船运输白粮。所谓减存，是因此时仍多战事，将一部分漕粮存留地方，用作兵米，因此，部分漕船暂时没有运输任务，称作“减存漕船”，可以专门运输白粮。虽然经部议允准，此年暂以漕船领运，但户部特地强调“一切经费，止照原编白粮项下银两支给，不许动用漕运项下钱粮”。① 漕运项下包括运丁的行月二粮，在顺治十一年，抽取漕船运输白粮时，这些运输白粮的运丁，除“负重银”外，剩下的行月粮还是正常获取的，但“减存”漕船和“抽运”不同，减存漕船，原不在漕运的服役之列，户部以此为由，将行月粮从减存漕船运输白粮的经费中排除出去。也就是说，在户部看来，漕船被“减存”后，这些漕船的行月粮已经不能发给运军，便自然转移到了户部手中。减存漕船再起用为白粮运输船只，是行月粮已经转移之后的事实，此时是否能够另支取行月粮，也是必须另作决定的问题。

相比顺治十一年方案对白粮与漕粮额定经费的整合，康熙元年户部的要求，破坏了漕船带运的经费优势。据粮储道报册，每船原有行粮 19 两、16 石，月粮 36 两、52 石，②24 两负重银只占行月粮总额的五分之一，剩下的行月粮对运丁而言依然优厚。户部既禁止支取原行月粮，也不许在民间加派，则康熙元年的运丁无从获取这部分补贴。浙江地方只能再请户部定夺，并请求恢复十一年的抽运做法，但户部并未同意。最后，运丁不得不揭债才能北上完粮。③

## 三、朝廷、浙江经费之争与带运最终方案

上述暂行漕船运输白粮的争议，并没有在康熙元年结束。康熙二至三年，户部继续对白粮运输的经费提出其他要求，浙江则试图抵制，演变成数个回合的“经费之争”。双方矛盾集中在运输中的“雇船”费用上。康熙二年，户部指出，“臣部查民船装载白粮，《赋役全书》载有募船字样，今漕船系公家之船，既装载白粮，其雇募之价，自应减扣解部”。④ 按理来说，在改为漕船运输后，地方确实不需雇用起运船只。不过，经费中各种项目不一定名实相符，“雇船银”未必全部支用于雇船开销，加之户部又扣除了行月粮，可用经费更少，因此包括“雇船银”在内的所有额定经费都已转给运丁，不可能再有剩余。因此，浙江以粮储道报称经费全支无剩，又以运丁无行月粮可支、只能借债完粮为由，请求免解这项雇船费用。

此外，浙江通过对比江南的现行制度，并利用本地原编经费事目不清的特点，从名目上否认了“雇船银”的存在。江南白粮的经费事目比浙江精细，《浙江赋役全书》记载的经费银只有“船夫车脚米折银”，⑤在《漕运议单》中同样只载“额编经费车夫等银”，⑥而同书所载松江府下的经费银，却清楚分为募船水脚银、添篭提溜银等项。⑦ 浙江原编经费中必然包括雇船的费用，但相比“编有提溜添篭、车脚、协部公费、随役工食等项，件件编足，项项给领”⑧ 的江南白粮经费，却没有专门用于雇船的明确项目。所以，浙江反复宣称，不仅是“十一年间具题各款册中

① 朱昌祚：《抚浙疏草》卷 2《题覆白粮经费疏》，第 19a 页。
② 朱昌祚：《抚浙疏草》卷 2《题覆白粮经费疏》，第 19b 页。
③ 朱昌祚：《抚浙疏草》卷 4《题覆白粮雇船经费难以裁扣疏》，第 67a 页。
④ 朱昌祚：《抚浙疏草》卷 4《题覆白粮雇船经费难以裁扣疏》，第 64a 页。
⑤ 《钦定浙江赋役全书》，第 48–49 页。
⑥ 《漕运议单》卷 14，第 9 册，原书无页码。
⑦ 《漕运议单》卷 14，第 9 册，原书无页码。
⑧ 韩世琦：《抚吴疏草》卷 42《参昆山县协部张建极额外多加并知县李开先扣克疏》，《四库未收书辑刊》第 8 辑第 8 册，北京出版社，1998 年，第 44 页。

原无雇船之项”，[①] 到康熙元年议定经费时也“并未议有雇船银两在内”。[②] 况且，即便是对照江南成例，也没有上交“雇船银”的做法。江南除扣解“丁字沽解剥”一项经费外，没有其他扣解费目，分到每船的经费比浙江高出 100 多两。[③] 提出这些依据，浙江已充分论证了“雇船银”解部不合情理，但户部反而从中找到另一种分配方案。

雇船银无法解部的根本原因在于浙江经费总数不足，不过，户部是从经费的名目出发来提出要求。在接到浙江的回应之后，户部忽视原编经费已经全部支销的事实，又从浙江提及的江南成例中发现机会：“查顺治十八年江南省减存漕船装运白粮，先经江宁巡抚韩具题，实无雇船之银可减，请将丁字沽雇剥每石减去一钱二分，臣部覆准，遵行在案。今浙省漕船装运白粮，原系一事。今该抚请将江南顺治十八年允销之案确查覆核，定夺具题，应准照江南销过之例，仍将丁字沽雇剥银两亦照江南例，每石一钱二分，照数减扣，作速解部可也。”[④]

丁字沽是大清河与运河的汇流之处，在官、民运时期之所以有丁字沽雇剥银，是“缘漕粮先行，白粮继后，每年冻阻，故于丁字沽驳运”。[⑤] 也就是到丁字沽后，原本的船只已无法通行，只能改雇剥船继续运输，所以在改为漕船运输白粮，漕、白运输没有时差之后，无须在丁字沽雇剥船运白。户部要求获得这项经费，与要求获得“雇船银”实质相同，上纳丁字沽雇剥银，原本是江南为避免上纳雇船银而提出的妥协办法，[⑥] 户部又将之作为有所让步的选择，提供给浙江，却刻意不顾江南在上纳丁字沽后，还能保留每船 600 多两经费银的事实。从名目上既无法推辞，浙江只能又将康熙元年所支经费的实情再次梳理上报，包括回顾运丁无法获得行月粮，每船经费远低于江南，导致运丁赔累沉重，并且指出当年白粮已运过三年，再行加派也被禁止，因此丁字沽也无从追解。但户部反复要求浙江上交经费，绝非不知这些情由的缘故。

康熙元年经费分配问题，反映出朝廷并不反对将效率低下的官运改为带运，只是不接受改制后不能取得新的收入。因此，若要长久恢复带运，彻底解决官运重负的问题，地方必须做出退让。康熙三年，科臣再次上言因存留兵米，多有减存闲泊漕船，“请将苏松常嘉湖五府白粮用前减船装运”。[⑦] 户部令地方详议此法，浙江由此向朝廷提出将带运改为常例的办法。

在户部命令下至地方时，康熙三年的浙江白粮已经完成了雇用民船的准备，不便更张。浙江对此命令的回应，实际是对该年之后长行带运之法的具体设想。考虑到白粮将恢复全征本色，需要的船只多达 126 只，不能全从原漕船中抽取，需要加派“料银”，也就是造船公费来建造新船。造船的费用，暂行加派在白粮经费中，造完即止。借此加派之机，浙江实际上将需要长期加派的事目也置于其中。“照顺治十一年漕带之例，合用经费及行月二粮并领运通判、协部、守千公费、廪工等项，共该用银六万八千七百四十七两四钱零，米一万二千二百五十九石八斗。”与顺治十一年之例不同，彼时行月粮还在原漕粮项下支取，白粮经费可以维持原额，此时却出

---

① 朱昌祚：《抚浙疏草》卷 4《题覆白粮雇船经费难以裁扣疏》，第 64a 页。

② 朱昌祚：《抚浙疏草》卷 4《题覆白粮雇船经费难以裁扣疏》，第 65a 页。

③ 朱昌祚：《抚浙疏草》卷 4《题覆白粮雇船经费难以裁扣疏》，第 65b–66a 页。

④ 朱昌祚：《抚浙疏草》卷 5《题覆白粮无丁字沽可追疏》，第 55b 页。

⑤ 乾隆《大清会典则例》卷 42《户部・漕运二》。

⑥ 韩世琦原疏为：“臣随行据苏常粮道李来泰会集总部各官查议，苏松常三府雇运民船，其水脚之银，皆系编载全书，计包给发，而包之大小虽稍有不同，然大率俱从米数科算，别无另设雇船私贴之项款，与浙省所给银米之数较有不同。且民船受雇，一应水手起剥等费，皆船户料理，今用漕船，亦必责之运丁，所以经费水脚万难议减。惟至丁字沽尚须雇剥一项，每石应用银一钱二分，今漕船可直抵通，则此项可以裁省。”（《抚吴疏草》卷 4《十八年白粮暂用减存漕船装运疏》，《四库全书辑刊》第 8 辑第 5 册，第 446 页）江南先强调在原编之外没有私贴雇船费用，又指明原编雇船经费也要供应运白漕船，所以不能解部，则江南不纳雇船银的缘由实与浙江相同，只不过江南经费较为宽裕，还能从中抽出一部分应付中央的需要，但浙江没有这样的条件。

⑦ 朱昌祚：《抚浙疏草》卷 5《题请漕运加船带运白粮疏》，第 63a 页。

现“不敷银一万七百一两二钱零，米八千三百六十一石五斗零”,[1] 这些因重新增补行月粮而超出原编经费的部分，都在“白粮加贴经费内征给”，这样一来“漕运项下行月银米又应裁省”，[2] 一共裁下 17 000 多两，全都解部成为朝廷收入。浙江顺从康熙元年将漕运行月粮从白粮经费中剔除的命令，将这部分漕运经费分配给户部，是为获得户部对带运方案的认可。虽然比起原经费有大额加派，但相较在原额基础上增加了“十分之四”[3] 的雇用民船的运输费用，向朝廷妥协以恢复带运，仍是浙江的优先之选。这一方案被通过，此后“其协济船并入漕帮佥运，应支经费、行月、公费、廪工等项银米，亦应于白粮加贴经费内照数征给。其漕运项下行月粮米裁扣解部，永著为例”。[4]

除了加派行月粮之外，在康熙三年，浙江还开始专门加派“丁字沽雇剥银”。这一项应是另疏题准的加派，并未收入朱昌祚的奏议，不过还是在方志中留有记载。如平湖县“康熙三年为漕艘减存既多等事案内，人丁项下加增白粮经费丁字沽解部银”。[5] 又如嘉兴县“康熙四年奉文，每石征丁字沽雇剥银一钱二分解部”。[6] 部分地方未记明确的加增时间，只载“加征丁字沽解部银”。[7] 对浙江而言，丁字沽雇剥银本是在官运时期并未明确设立，在带运中也根本不需要的经费项目，却因回应户部的要求而专门加派解部。从设立丁字沽解部银的结果来看，在康熙二、三年因雇船银而产生的争执中，也以浙江妥协、朝廷取得最后的优胜而告终。

以上所加派的行月粮银米与丁字沽银，随着带运成为常例，也都变成了白粮额编经费的一部分。康熙《漕运议单》记载嘉湖二府的白粮经费下有“补征经费银”“补征经费米”“额征丁字沽雇剥银”，[8] 到乾隆《漕运则例纂》，记载浙江“原额经费、车夫、丁字沽雇剥等银七万六千六百九十一两四钱五分四厘”，当中细目包括“运丁行粮银”与“运丁月粮钱”，[9] 光绪时期的《漕运全书》仍延续相同的数目。[10] 相比顺治时期的 50 000 两原额经费，此时的“原额”已经上升为 70 000 两的改定经费了。

**表 2　康熙三年之后新定白粮经费分配表**

<table>
<tr><th>开支类别</th><th colspan="2">新定全额白粮经费<br>（76691 两 +12259 石）*</th><th>实际流向</th></tr>
<tr><td>行月粮折色、运官廪工、公费</td><td>加派经费银</td><td>10 701 两</td><td rowspan="2">运丁、运官<br>（替代流向户部的漕项下行月粮）</td></tr>
<tr><td>行月粮本色</td><td>加派经费米</td><td>8361 石</td></tr>
<tr><td>丁字沽雇剥银</td><td>加派经费银</td><td>7944 两</td><td>户部</td></tr>
<tr><td>车脚、由闸、饭米……</td><td>原额经费银、米</td><td>58 046 两 +3898 石</td><td>运丁、运官</td></tr>
</table>

说明：数字保留整数部分。

资料来源：杨锡绂：《漕运则例纂》卷 3,《四库未收书辑刊》第 1 辑，第 23 册，第 348 页;《钦定户部漕运全书》卷 16,《续修四库全书》第 836 册，第 425 页。

① 朱昌祚:《抚浙疏草》卷 5《题请漕运加船带运白粮疏》，第 68b 页。
② 朱昌祚:《抚浙疏草》卷 5《题请漕运加船带运白粮疏》，第 69b 页。
③ 朱昌祚:《抚浙疏草》卷 5《题请漕运加船带运白粮疏》，第 69a 页。
④ 乾隆《大清会典则例》卷 41《户部・漕运一》。
⑤ 乾隆《平湖县志》卷 2《食货志・田赋》,《稀见中国地方志汇刊》第 16 册，第 80 页。
⑥ 康熙《嘉兴县志》卷 3《贡赋志・赋役》，第 56a 页。
⑦ 嘉庆《长兴县志》卷 6《田赋》,《中国方志丛书・华中地方》第 601 号，第 360 页。
⑧ 《漕运议单》卷 14，第 9 册，原书无页码。
⑨ 杨锡绂:《漕运则例纂》卷 3,《四库未收书辑刊》第 1 辑，第 23 册，第 348 页。
⑩ 《钦定户部漕运全书》卷 16,《续修四库全书》第 836 册，第 425 页。

按照顺治十一年的带运方案，原额银米供应的经费部分，是车脚、由闸、路费、饭米，漕粮下运军的行月粮，自动转移为白粮经费，百姓不必在原额外支付任何费用。在顺治十五年又改回官运后，为支付超出原额的费用，加派银超过 30 000 两，米超过 5 000 石，康熙二年，减为 25 000 两，但这仅是白粮半运的情形。如果改为全运，则官运的加派银也会超过 50 000 两。到康熙三年最终确定的带运方案，在原额基础上，一共增加了将近 20 000 两银和 8 000 多石米，少于官运的 50 000 两，是浙江通过加派行月粮、丁字沽雇剥银，来向户部让步，以换取漕船运输条件相对于官运的费用优势。

## 四、余论

仅从改制政令而言，清代浙江白粮从民运改为官运，最终又从官运改为漕船带运，只在顺治晚期至康熙初期的数年间出现过一次反复，到康熙三年下令恢复带运后，再未作废，改制进程总体顺利。在所有运输方式中，带运成本最低，被确立为常制是难以动摇的趋势，也是漕运彻底改为军运的节点。明代以来，从明初漕白粮民运，到明中后期漕粮军运、白粮民运，再到明末白粮官运，清初白粮军运，历经三变。带运的确立，标志着明清漕运基本方式的最终稳定。

但深入央地之间多次沟通、讨论的具体过程，才能看到政令背后不同主张的对立相争与决策的曲折走向。其中，运输经费既是推动改制，也是引发矛盾的核心制度内容。漕、白二粮原本各为“重粮”，[①] 合并之后出现改观。然而，作为一种赋税，经费的性质，又决定了改革会牵涉到国家财政资源的分配问题。在赋税负担维持稳定的原则下，最初改为带运的白粮经费以原额为准，不过，为争夺财政收入，中央的敛赋意志逾越了定额原则，地方无法真正与之相抗。在五府之中，浙江二府由于白粮额数较少，在朝廷决策中，重要性弱于江南，相应经费也更少，因此围绕经费的矛盾也更激烈。最终，央地互相妥协的结果，是一部分漕粮经费由于失去保障漕粮运输的名义，而转为实际的中央收入，本该因供役转变而得到补偿的白粮经费，只能另行加派。在制度规定上，经费数额增加，但民户实际付出的数额降低，若仅从最终的分配结果来看，等同于民户从官运时期的额外经费中抽取一部分交给户部，换取对所剩其他部分的免除。浙江白粮带运的整个改制过程，既是清代为维持白粮制度而进行的必要修正，也是被央地权力结构所主导，经由多次试探与妥协，来逐步确定相应税收分配办法的过程。

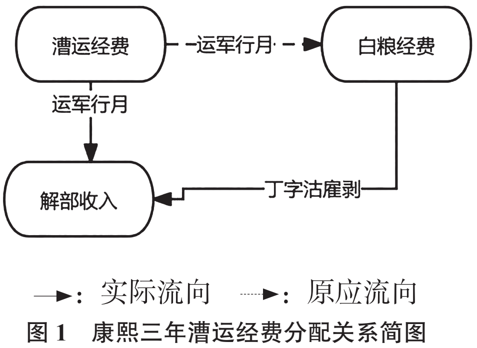


**图 1　康熙三年漕运经费分配关系简图**

中央对白粮经费的安排，联系着特定的财政方针与统治环境。从顺治到康熙初年，仅浙江一地，就因海上郑氏与山地盗寇的两股势力，[②] 同时面临来自海陆的压力，才多次为供应本地军

① 秦世祯：《按吴疏稿》卷 1《条陈赋役末议疏》，第 33a 页，中国国家图书馆藏，索书号 A03825。

② 可见于朱昌祚《抚浙疏草》卷 1 中有关虎爪山剿贼（第 4–5 页），以及卷 2 中有关出洋进剿等事务的奏疏（第 52–57 页）。

饷而存留改折白粮。在浙江之外，全国多地也处于战时状态。因支出扩张，这一时期将赋税征敛推向极致，因此尽管并无实际剩余，还是“制造”出改革后成为剩余的费用名目。此经费制度虽是在特殊背景下建立的，却并没有回应任何直接的加派要求，仍被延续下去，成为常规。前人研究清初财政时多从主要赋税项目的征收、查核的严格化来论证高度集中的管理模式，①其实，这一模式的落实手段，也可以体现在对类似白粮经费这样较为次要的税收的清理上。白粮经费的变化，当置于清初财政集权的图景中理解。

清初是财政制度的非常期，不过以白粮经费为例，其征收分配的变化也反映出清代财政的基本特征，即是所谓“不完全财政制度”下的收支办法。②以加派附加税的形式增加经费，在明代漕白粮法定费用的变化过程中已充分体现。并且，依靠附加税创造财政剩余最终补充朝廷收入，也是明代漕费制度走过的旧路。但不同的是，明后期部分归于京库的漕费是在实际花费减少的情况下确实产生剩余，③清初却是为了财政需求而有意制造剩余，实则进行加派。然而，附加税并非正赋，在正式的制度和政令层面不属于加派、加赋，因此虽然顺康时期已提出免加派的口号，④是赋税定额原则，也即是“不完全财政制度”的先声，但继续增加附加税并发展为常制，也不算打破定额。相比明代，清初对白粮经费的安排体现了对附加税的进一步利用，同时也意味着，只要有支出需求，附加税的增加就不会停止。

相比顺治十一年方案，在最终的经费方案中，分给运丁的部分没有太大变化，但对真正承担经费、参与漕运的浙江民众而言，从白粮之赋的层面，仍没有摆脱私贴的困扰。一方面是漕船运白后，漕粮运输当中“漕赠”积习的转移，一方面是官民运以及暂行漕带时期“士民条议私贴”的残余，在原额经费用于全运本色的数年之后又卷土重来。康熙十二年，巡抚范承谟再发《严禁白粮南米私加耗赠示》，揭发运丁联合“本地蠹棍”私行勒索加耗的现象。⑤受制于漕运制度已与运丁、地方人群等势力结为整体的现实，只要存在交兑上纳的各个环节，白粮运输就无法真正排除私贴。总之，带运改革最主要的成果在于提高白粮的运输效率，顺带增加了户部收入，但最终确定的经费，并不能表示民户实际负担的减轻程度。

## References


Bao Yanbang. “Mingdai bailiang jieyun de fangshi yu weihai”（Ways and hazards of the fine grain transport in Ming Dynasty）*Jinan xuebao*（Jinan Journal）3（1982）.

Chen Feng. *Caizheng yu guojia zhili: qingdai feichang shiqi caizheng zhengce de tiaozheng yu gengzhang*（Finance and national governance: the adjustment and change of fiscal policy in unusual times during the Qing Dynasty）*Shixue jikan*（Collected Papers of History Studies）5（2022）.

Chen Zhiping. *Qingdai fuyi zhidu yanbian xintan*（A new study on the evolution of tax and servitude system in Qing dynasty）Xiamen: Xiamen daxue chubanshe 1988.


---

① 如陈支平《清代赋役制度演变新探》、陈锋《清代财政政策与货币政策研究》讨论清初赋役整顿，主要从清初沿袭明末加派，维持高额税入，削减地方经费来论证财政资源向中央集中；刘志伟《略论清初税收管理中央集权体制的形成》（刘志伟:《贡赋体制与市场：明清社会经济史论稿》，中华书局，2019 年，第 181−195 页）是从编纂赋役全书，整合赋役为地丁银，建立奏销制度等措施来论述清初的财政集权。

② 不完全财政，即清代注重征收定额而形成支出缺口的财政特点。何平:《清代赋税政策研究（1644—1840 年）》，故宫出版社，2012 年，第 122 页。

③ 如明嘉靖、万历时期由于通惠河和瓜洲闸的修通，减少了实际运输成本，产生经费剩余。见胡铁球:《明代法定漕费的形成与使用演变》,《清华大学学报（哲学社会科学版）》2016 年第 4 期；金子灵:《明代中前期京通地区漕运脚费初探》,《学术研究》2017 年第 5 期。

④ 申斌:《清代财政史研究刍议——从周健〈维正之供：清代田赋与国家财政（1730—1911）〉谈起》，马硕主编:《对话与融合：跨学科视野下的文化研究》，武汉大学出版社，2021 年，第 212 页。

⑤ 康熙《嘉兴府志》卷 18《诗文》，第 948−949 页。

Chen Feng. *Qingdai caizheng zhengce yu huobi zhengce yanjiu* ( Research on fiscal policy and monetary policy in Qing Dynasty ) Wuhan: Wuhan daxue chubanshe 2008.

Hu Tieqiu. *Mingdai zhongyi tizhi de xingcheng——yi bailiang jieyun weili* ( The Formation of heavy corvee system in Ming Dynasty: in case of the transportation of fine grain ) .*Shehui kexue* (Journal of Social Sciences)6(2012).

Li Mingzhu. "Cheng Zongyu Mingqingshiqi jinghangyunhe chuanhu yanjiu: yi caoliang yunshu wei shijiao de kaocha" ( Study on the shippers of the Beijing-Hangzhou Canal in the Ming and Qing Dynasties: from the perspective of grain transport ) *Yunhexue yanjiu* ( Canal Studies ) 1 ( 2023 ) .

MATSUURA Akira. *Qingdai neihe shuiyunshi yanjiu* ( Research on the history of inland water transport in Qing Dynasty ) Nanjing: Jiangsu renmin chubanshe 2010.

Shao Chan. *Mingmo de juntianjunyi yu guanshen de shehui kongzhi: yi jiashanxian weili* ( Equal economic reform and social control of officials and gentlemen in the late Ming Dynasty: take Jiashan County as an example ) .*Gujin nongye*(Ancient and Modern Agriculture)1(2020).

Tian Yu. *Mingdai bailiang fuyi yanjiu* ( The study of the fine grain during Ming Dynasty ) .*Dongbei shifandaxue boshi xuewei lunwen*(Northeast Normal University doctoral dissertation)2014.

Yan Aihong. "Qingdai caoliang jiafu chutan" ( Preliminary study on adding taxes to caoliang in Qing Dynasty ) *Zhongguo jingjishi yanjiu* ( Researches in Chinese Economic History ) 4 ( 2009 ) .

Wu Qi. *Qingdai caoliang zhengpai yu difang shehui zhixu* ( Grain tribute distribution and local social order in Qing Dynasty ) Beijing: Zhongguo shehuikexue chubanshe 2017.

## The Reform of "White Grain" Transportation and Transportation Funding in Zhejiang during the Shunzhi and Kangxi Periods

ZHANG Jinyu (Department of History, Peking University; 3130371788@qq.com)

**Abstract:** The transportation of "white grain" during the Ming and Qing dynasties evolved from civilian transportation, then official transportation, to grain transport by canal boats. Transportation funding was always levied on the people in the form of a surcharge on white grain. At the beginning of the Shunzhi reign, the imperial court switched from official white grain transportation to canal transportation, and the original transportation funding was adjusted accordingly, becoming a financial resource contested by the imperial court and local governments. In the eleventh year of the Shunzhi reign(1654), Zhejiang proposed a canal transportation plan, allocating the original funding to transportation subsidies, but the imperial court failed to reap the benefits. In the fifteenth year of the Shunzhi reign, the system was temporarily switched back to official transportation, and then to canal transportation again in the first year of the Kangxi reign(1662). The imperial court demanded that the funds be used to cover the transportation troops' salaries and the original boat hire fees, but Zhejiang argued unsuccessfully. In the third year of the Kangxi reign(1664), Zhejiang stabilized the canal transportation system by increasing the land tax and remitting boat hire fees and other expenses to the imperial court. Funding was crucial to the establishment of canal transportation, but the final plan exceeded the original funding amount, reflecting the weakness of local governments under the centralized financial power of the imperial court in the early Qing Dynasty.

**Keywords:** Qing Dynasty, Zhejiang, white grain, funding